

POŽÁRNÍ BEZPEČNOST TUNELŮ 2024 FIRE SAFETY IN TUNNELS 2024

From the 27th to 28th November 2024 for already the twelfth time a conference aimed at road tunnel safety took place at a golf resort in Čeladná. Registered were 130 attendees. Over the course of two days eleven lectures were given in total. This conference, which was by the way organised under the auspices of ŘSD s.p. and NDS a.s., is in part thanks to being held at the Moravian-Silesian border a place to meet up for Czech and Slovak tunnelers, firemen, and delegates of tunnelling companies from both the brotherly republics.

V odsunutém termínu ve dnech 27. až 28. 11. 2024 se konala v golfovém resortu v Čeladné již podvanácté konference zaměřená na bezpečnost silničních tunelů. Důvod odsunutí tradičního zářijového termínu byly záplavy na severní Moravě, které brutálně postihly sídlo hlavního organizátora, firmu K.B.K. fire, s.r.o. v Ostravě Přívozu. Právě z důvodu netradičního termínu na konci listopadu byla účast poněkud slabší – cca 130 registrovaných účastníků oproti více jak 200 přihlášeným na původní zářijový termín.

Na konferenci zaznělo celkem jedenáct přednášek, sedm přednášek první den a čtyři přednášky druhý den dopoledne, kdy konference končila kolem poledne tradiční vynikající česnekovou polévkou na rozloučenou. Z přednášených témat zaujala zejména prezentace akustického detekčního systému mimořádných událostí v tunelech firmy Powerdynax. Testování prokazuje vysokou úspěšnost, při správném nastavení a nakalibrování společně se standardním kamerovým dohledem prakticky nulovou chybovost

a výrazně rychlejší reakce řídicího systému na vznik požáru než např. liniové požární hlásiče. Nyní probíhá certifikace systému, aby mohl být používán jako požárně bezpečnostní detekční zařízení (PBZ). V současnosti má z používaných systémů tento certifikát prakticky pouze jeden zmiňovaný lineární hlásič. Přitom ze statistiky provozu silničních tunelů v ČR i v zahraničí jasně vyplývá, že drtivá většina požárů je nejdříve zaregistrována videodetekcí (nemá certifikát PBZ) a teprve až následně tímto liniovým hlásičem. Další pozitivní zprávou v oboru PBZ je i zahájení certifikace spolehlivých kouřových hlásičů SIGRIST, které jsou rovněž velmi často používané, ale bez instalace dalších certifikovaných PBZ nemohou suplovat detekci požáru. Dlouhodobě diskutované téma vozovek v tunelech – asfaltové nebo betonové povrchy, rozebral ve své přednášce prof. Kudrna z Fakulty stavební VUT Brno. Na základě rozsáhlého testování je totiž jednoznačně prokazatelné, že asfaltové povrchy nesnižují požární bezpečnost, nezvyšují požární zatížení a neztěžují zásah jednotek HZS např. měknutím vozovky a „bořením se“ zásahových vozidel do změkklého asfaltu, jak bylo v minulosti mj. tvrzeno.

Tato konference konaná mimo jiné pod záštitou ŘSD s.p. a NDS a.s. je vzhledem k lokalitě pořádání na moravskoslovenském pomezí také místem setkávání českých a slovenských tunelářů, hasičů a zástupců tunelářských firem z obou bratrských republik.

*Ing. VLASTIMIL HORÁK,
AMBERG Engineering Brno, a.s.*

AKTUALITY Z PODZEMNÍCH STAVEB V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLIC CURRENT NEWS FROM THE CZECH AND SLOVAK UNDERGROUND CONSTRUCTIONS

ČESKÁ REPUBLIKA

METRO D – NOVÁ LINKA PRAŽSKÉHO METRA

Pravděpodobně nejvýrazněji viditelným zásahem pro běžného uživatele pražského metra v poslední době bylo dne 6. 1. 2024 uzavření provozu stanice Pankrác C, a to z důvodu pokračování prací při propojení stávající trasy C a budované trasy D. Důsledkem tohoto opatření je vyloučení dopravy ve vlastní stanici v trvání přibližně jednoho roku, kdy vlaky metra stanicí Pankrác budou jenom projíždět. I proto se od února roku 2024 započalo s výstavbou prodloužení tramvajové trati na Pankrác. Tato trať byla v prosinci 2024 dokončena, a to právě včas tak, aby bylo cestujícím umožněno po dobu vyloučení dopravy ve stanici metra využívat právě tuto náhradní tramvajovou dopravu (obr. 1).

Práce v samotné stanici Pankrác pokračují podle plánu. Dokončují se ražby pravého a levého dílčího výrubu, které se pak propojí ražbou středního dílčího výrubu do konečné podoby celého profilu stanice. Ražby všech tří eskalátorových tunelů již byly dokončeny, probíhají realizace hydroizolací a přípravy na zahájení budování definitivní obezdívky.

V traťovém úseku Pankrác–Olbrachtova jsou již všechny ražby tunelů včetně spojky C–D dokončeny a veškeré práce se soustředí na provádění hydroizolací, armování a betonáž definitivního ostění.

THE CZECH REPUBLIC

METRO D – NEW LINE OF PRAGUE METRO

Probably the most noticeable visible disruption for daily Prague metro users in recent times was on the day of 6. 1. 2024 the halting of operations at the Pankrác C station for the reason of continuing works while connecting the current line C and the under-construction line D. A consequence of this measure is the suspension of transport within the station itself for the duration of approximately one year, during which trains will only drive through the Pankrác metro station. Even for that reason began construction of a tram line extension to Pankrác in February of the year 2024, so just in time to allow passengers to use exactly this alternative tram transport for the duration of the exclusion of transport within the metro station (Fig. 1).

Work in the Pankrác station itself continues as planned. Drilling of the right and left excavation sequences is being completed, which will then be connected by the drilling of the central excavation sequence into the final form of the complete station profile. Excavation of all three escalator tunnels has already been completed, and now the realisation of waterproofing and the preparations of the final lining are both going on.